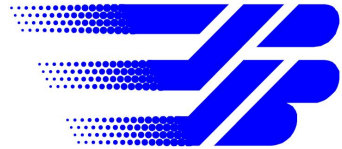


# PRO BAHN München

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

MVG  
per Mail

**PRO BAHN**  
**Regionalverband Oberbayern e.V.**  
**Stadt- und Kreisgruppe München**  
Agnes-Bernauer-Platz 8  
80687 München  
Tel.: 089 / 53 00 31  
Fax: 089 / 53 75 66  
muenchen@pro-bahn.de  
<http://www.pro-bahn.de/muenchen/>

München, 27. Mai 2014

## Stellungnahme Leistungsprogramm 2014/5

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs des Leistungsprogramm 2014/15.

Zusammenfassend müssen wir die geplanten Maßnahmen leider als Stagnation und Rückschritt betrachten. Während hier Angebotsausweitungen zwischen 0 bis maximal 1,1% geplant sind, betrug das Bevölkerungswachstum Münchens letztes Jahr 1,8%, in den Vorjahren sogar über 2%. Mit anderen Worten, der Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs hinkt bei weitem dem Bevölkerungswachstum hinterher. Daran ändert auch die Angebotsausweitung im letzten Jahr nichts - im Mehrjahresschnitt ist das Angebot pro Bürger zurückgegangen, und wird auch noch weiter zurückgehen.

Deshalb ist hier ein Entgegensteuern notwendig: Die Stadt muss ihrer Verantwortung für den öffentlichen Nahverkehr auch finanziell gerecht werden, und eine konsequente Verbesserung des Angebots ermöglichen. Dazu sind heute vorhandene Angebotslücken wie im Süden über die Isar zu identifizieren und schließen. Ein sinnvoller Einsatz der Mittel ist dabei zu beachten: Wo ein Bus sinnvoll ist, muss nicht ein Schienenverkehrsmittel gebaut werden. Wo eine Tram ein gutes Angebot ermöglicht, braucht keine U-Bahn gebaut werden. Die Möglichkeit, Trambahnprojekte schnell und kostengünstig umsetzen zu können, sollte auch in München als Chance begriffen werden, die genutzt werden kann und sollte.

Die Stadt hat auch die Verantwortung, gefährliche Entwicklungen wie die Bestrafung der Öffentlichen Verkehrsmittel durch die Änderungen des EEGs zu vermeiden, oder gegebenenfalls entstandene Nachteile auszugleichen.

Dass die dringend notwendigen Verbesserungen bei Tram- und U-Bahn aufgrund fehlender Fahrzeug-Zulassungen noch nicht umgesetzt sind, ist für ein Industrieland beschämend. Elektromobilität ist bereits seit langem ein Erfolg auf der Schiene, und müsste nur konsequent umgesetzt werden. Sind Energie- und Verkehrswende ernst gemeint, so müsste hier auch die Stadt als politisches Gremium eingreifen und bei Land und Bund auf eine Verbesserung der Zulassungsprozeduren drängen.

Zurückblickend auf die Änderungen zum letzten Fahrplanwechsel noch einige Anmerkungen:

Zu den Verstärkerzügen der U2 bis Milbertshofen: nach unserem Eindruck wäre es deutlich besser, wenn diese Züge auch die Station Frankfurter Ring erreichen würden da dies ein Aufkommensschwerpunkt ist. Wir beobachten auch immer wieder relativ lange Standzeiten der nachfolgenden U2 am Scheidplatz (aufgrund der Gleisbelegung in Milbertshofen).

Die Umsteigezeiten zwischen U-Bahn und S-Bahn am Heimeranplatz sind mit dem neuen Fahrplan maximiert worden, da alle Verkehrsmittel gleichzeitig abfahren und damit in jeder Richtung 10 Minuten Wartezeit notwendig sind. An einer Umsteigehaltestelle sollte eine bessere Absprache mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft stattfinden, ob hier nicht eine bessere Verknüpfung erreichbar wäre. Sollte keine andere Änderung möglich sein, so wäre eine Verlängerung des 5-Minuten-Taktes auf der U4/5 bis Westendstraße eine Option. Dies gilt analog auch für alle anderen Verknüpfungen mit der S-Bahn, die S-Bahn muss auch als innerstädtisches Verkehrsmittel akzeptiert und in die Planungen eingebunden werden.

Letztes Jahr wurden in der Anhörungen Pläne für die Innenstadt-Buslinie 101 vorgestellt, die aber nicht umgesetzt wurden. Aus den letztes Jahr von der MVG erwähnten Gründen hielten wir die Umsetzung dieser Planungen für weiterhin sinnvoll, hätten aber zumindest Gründe für die Nicht-Umsetzung (oder die Ankündigung der Umsetzung zum Fahrplanwechsel) in der Vorlage für dieses Jahr erwartet.

Das Programm „Takt 10 bis 10“ für die Tram ist positiv und ist eine wichtige Maßnahme für die Erhöhung der Attraktivität. Sinnvoll wäre aber, dies auch bei den Metrobuslinien zu machen. Ziel sollte sein, dass bei U-Bahn, Tram und Metrobussen die Fahrgäste die gleichen Erwartungen bezüglich Verfügbarkeit haben können.

Gesamthaft fehlt nach wie vor ein Ansatz für eine bessere Querung der Isar südlich des Mittleren Ringes. Der Ansatz mit einer Seilbahn wäre eine qualifizierte Prüfung wert, Seilbahnen können auch im Flachland sinnvoll sein. Zudem könnte dies auch Teil einer Initiative zur Verbesserung der Tierparkanbindung und der Parkplatzsituation werden; eine Entzerrung der Parkplatzsituation durch stärkere Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel wäre jedenfalls besser als Parkhäuser in den sensiblen Isarauen.

Auf der Tram 19 ist zwischen Hauptbahnhof und Max-Weber-Platz ein 5-Minuten-Takt notwendig, ebenso wie eine deutliche Erhöhung der Pünktlichkeit auf der gesamten Linie.

Zu den Maßnahmen im Detail:

Das hohe Fahrgastaufkommen bei den Buslinien 54 und 154 spricht für die Elektrifizierung, sprich die Umstellung auf eine Trambahn. Erfahrungsgemäß würde dieser Schritt eine nochmalige Fahrgaststeigerung bedeuten.

Linien 235/189: Hier wäre eine einheitliche Liniennummer über die gesamte Wegstrecke sinnvoll, ähnlich wie dies auch beispielsweise bei der Linie 188 erfolgt.

Linien 188/189: Was ist die Planung außerhalb der Zeit Montag - Freitag 6-20 Uhr? Zudem

erscheint es uns als sinnvoll, eine Wendemöglichkeit in Daglfing westlich der S-Bahn zu schaffen.

Die optionalen Maßnahmen sind grundsätzlich sinnvoll, wie beispielsweise die Verlängerung der U3 zum Olympiazentrum und damit auch den Anschluss an die U2 am Scheidplatz an den Freitagnachmittagen.

Taktverdichtungen wie der 5-Minuten-Takt bei der Linie 55, oder auch der 6/7-Minuten-Takt bei der Linie 62 sprechen dafür, dass dort bereits heute ein trambahnwürdiges Verkehrsaufkommen existiert. Die Umstellung auf Tram sollte daher geprüft und bei Sinnhaftigkeit auch umgesetzt werden.

Der Bedarf an einer weiteren Verdichtung in der Fürstenrieder Straße durch die Linie 151 spricht für eine beschleunigte Umsetzung der bereits beschlossenen Tram-Westtangente. Hier sind Stadt und MVG gefordert, endlich den Stadtratsbeschlüssen Taten folgen zu lassen.

Linie 131: Diese Linie stellt derzeit die Verbindung zu nach Sendling umgezogenen Verbrauchermärkten (in der Implerstraße) aus der Ludwigsvorstadt dar. Eine Aufrechterhaltung oder Ersatz sollte nochmals geprüft werden.

Linie E154: Nachdem es hier Bedarfsspitzen alle 2 Stunden gibt, sollte zusammen mit der Uni geprüft werden, welche Optimierungsmöglichkeiten es auf Nachfrageseite gibt (beispielsweise durch weniger Wechselnotwendigkeiten zwischen Gebäuden durch bessere Verteilung von Veranstaltungen, oder fachspezifisch verschiedene Vorlesungsrhythmen).

Außerhalb des formellen Rahmens der Anhörung hat die MVG angekündigt, Doppeltraktionszüge für die Tram-Linien 20 und 21 anzuschaffen. In diesem Rahmen müssen auch einige der Haltestellen an die längeren Züge angepaßt werden. Die sich damit bietende Chance, die Fehler der 60/70er Jahre zu reparieren sollte konsequent genutzt werden.

Beispielsweise am Stiglmaierplatz könnte mit einer Korrektur der Gleisführung nicht nur der Fahrkomfort gesteigert und die Fahrzeit verkürzt werden, sondern auch Anlaß zu einer stadtgestalterischen Sanierung und Aufwertung sein. Damit wäre dann der Platz wieder als Platz und nicht nur als Verkehrsknoten erkennbar.

Wir bitten Sie, Ihre Vorschläge im angesprochenen Sinne zu ergänzen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Andreas Barth  
(Leiter SKG München)